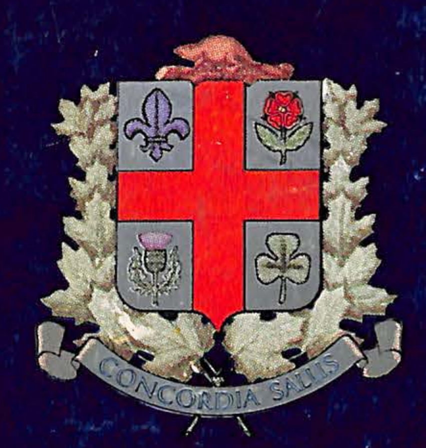


MONTRÉAL

Index

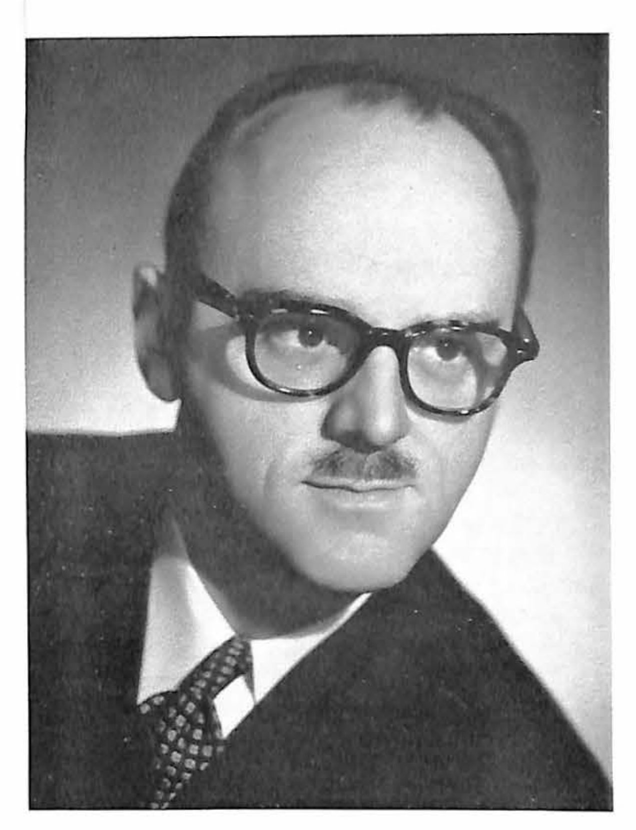
Table des Matières

the Mayor presents:

It is my pleasure to present a descriptive album containing factual information about the municipal administration and a pictorial analysis of the economic conditions prevailing in the City of Montréal and surrounding district. Such a detailed documentation covering every aspect of the development of an impressive French community, is made available to the public, for the first time, in a very attractive form. May I hope the reader will find the facts recorded for his guidance, both useful and interesting. This material will, no doubt, permit an accurate appraisal of the growth factors underlying the progress of Montréal—the fast expanding Metropolis of Canada.

Jean Drapeau

Mayor of Montréal.



Le maire présente:

C'est un réel plaisir pour moi de présenter cette plaquette documentaire contenant des données utiles sur l'administration de la Cité ainsi qu'une analyse des conditions économiques de Montréal et de la région avoisinante. La compilation des faits statistiques insérés aux pages suivantes représente une innovation administrative. On se rendra compte que l'agencement de la matière à lire est fort attrayant. Tous les facteurs de croissance étudiés ci-contre permettront au lecteur de réaliser l'importance des progrès de la Métropole — la ville française du Canada en pleine expansion.

Jean Drapeau

Maire de Montréal.

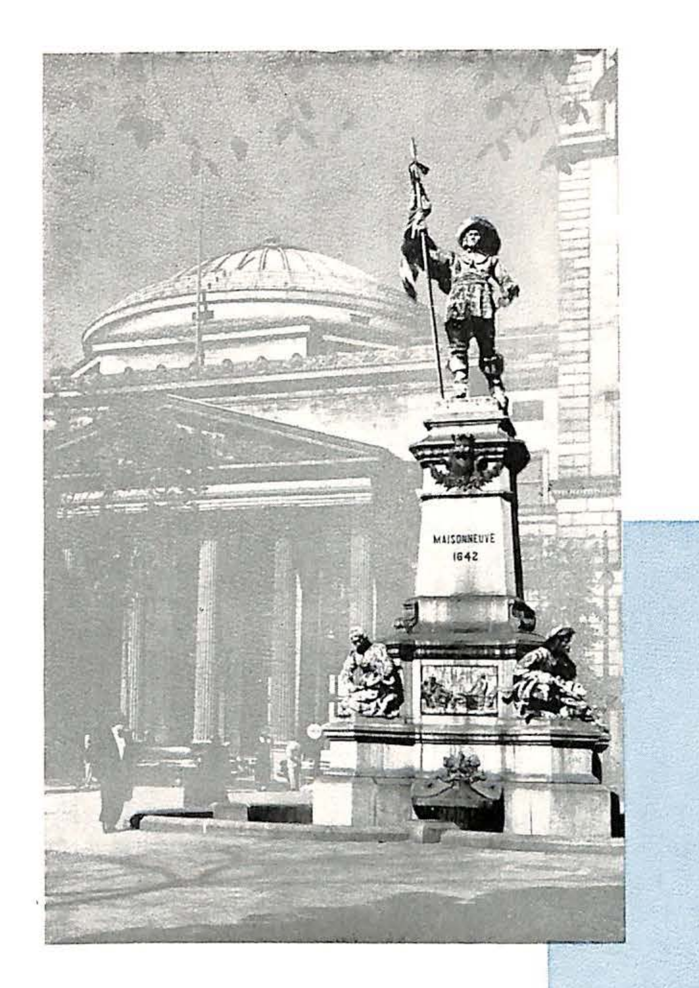


MONTRÉAL

- The Metropolis of Canada groups 7% of the total population of the country whereas 10% live within the limits of Greater Montreal;
- The largest Canadian Port strategically located at the cross-road of navigation;
- A terminal for Canadian, United States and overseas air routes;
- The terminal of the two Trans-Canadian railway systems. The bulk of the rail traffic between east and west points must pass through the City;
- The leading concentration of industries;
- The largest reservoir of man-power;
- The most extensive retail market of Canada;
- The country's dominant international trade area;
- The community which enjoys a healthy social climate founded on stability, respect and tradition.

- La métropole du Canada englobe 7% de la population du Canada tandis que la région métropolitaine en compte 10%;
- Le principal port maritime du pays situé au carrefour des voies de navigation;
- Le centre prépondérant des routes aériennes, terminus des longs courriers transatlantiques;
- Le terminus ferroviaire des deux grands réseaux trans-canadiens;
- La plus importante concentration industrielle du pays;
- Le réservoir de main-d'œuvre prépondérant au Canada;
- Le marché de consommation qui domine toutes les autres régions urbaines;
- Le centre incontesté du commerce international, au nord du continent américain;
- Le milieu social paisible, fondé sur la stabilité, le respect et la tradition.





ADMINISTRATION

The City of Montréal is governed, under a Provincial Charter, by a Council consisting of the Mayor and 99 members and by an Executive Committee composed of the Mayor and six delegates appointed by the Council. For administrative purposes, the City is divided into 11 electoral districts, each of which has six representatives. One third of the Council or group "A" is elected by the property owners; the second third, group "B", is elected by all the voters of the district whereas the remaining 33 members representing class "C" are nominated by 13 public bodies mentioned in the Charter. The Council is elected every three years. Two members of the Executive Committee are appointed by each of the three categories A, B and C.

La Cité de Montréal, une corporation régie par une charte provinciale, est gouvernée par un conseil composé du maire et de 99 mandataires et par un comité exécutif formé du maire et de six conseillers. Pour les fins administratives, la Cité est divisée en 11 districts électoraux dont chacun est représenté par six conseillers municipaux. Un tiers du conseil, le groupe de la classe "A", est élu par les propriétaires fonciers. Un deuxième tiers, les conseillers de la catégorie "B", est élu par tous les électeurs du district. Par contre, les 33 autres membres du conseil, le groupe "C", sont nommés par treize corps publics désignés à la charte. Le conseil est élu pour une période de trois ans. Les groupes A, B et C, délèguent chacun deux membres au comité exécutif.



City of Montréal	— over 1,000,000
Greater Montréal	— over 1,500,000
30 mile radius	— over 2,000,000

AVERAGE YEARLY INCREASE

City of Montréal		15,000
Greater Montréal		40,000
Births:	City	28,000
	Region	37,000
Marriages:	City	12,000
	Region	14,000

Cité de Montréal	— au-delà de 1,000,000
Région de Montréal	— au-delà de 1,500,000
Rayon de 30 milles	— au-delà de 2,000,000

ACCROISSEMENT ANNUEL MOYEN

Cité de Montréal		15,000
Région de Montréal		40,000
Naissances:	Cité	28,000
	Région	37,000
Mariages:	Cité	12,000
	Région	14,000

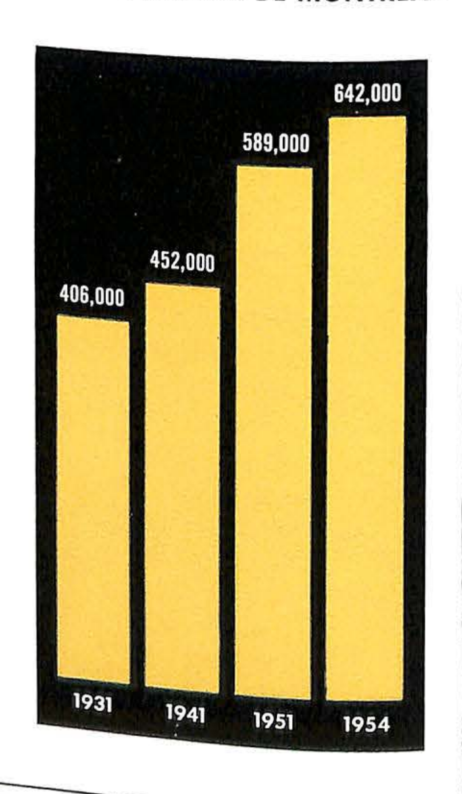
L'accroissement rapide de la population de Montréal est un phénomène générateur d'activités économiques et sociales. Des besoins nouveaux en découlent naturellement. La réserve de main-d'œuvre augmente, le marché de consommation prend une expansion correspondante. Ces manifestations collectives engendrent du mouvement, surajoutent au besoin de mobilité essentiel à la poussée progressive d'une grande métropole.

POPULATION

The fast increasing population of Montréal generates economic and social activities resulting into fast rising urban needs as well as a larger potential of man-power reserve. Continuity of progress has reflected itself into additional movement thus adding up to the normal requirements for greater mobility essential to an expanding Metropolis.

LABOUR FORCE AVAILABLE IN GREATER MONTRÉAL

MAIN D'OEUVRE DISPONIBLE DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL



MUNICIPAL REVENUE

Rue St-Jacques, le centre financier de Montréal.

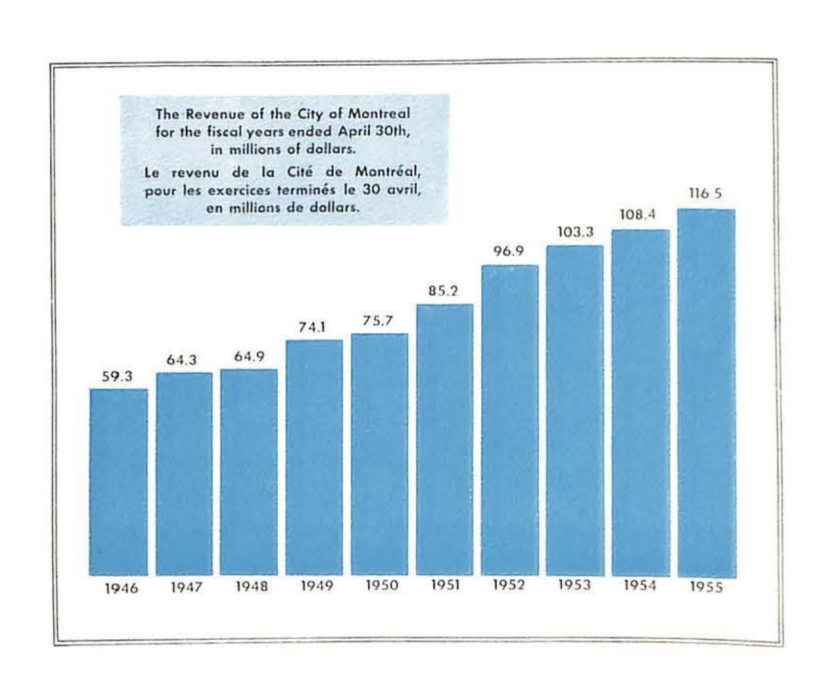
St. James St. the financial centre of Montréal.



All phases of Montréal's finances are subjected to a comprehensive regulation that is bound to facilitate good administration. While providing adequate service to the population, the City's organization has been strengthened and expanded to a degree where the urban amenities compare favorably with those of any other large City. Yet, since 1944, Montréal has completed every fiscal period with a surplus after servicing its present debt with some margin to spare.

REVENU MUNICIPAL

La finance de Montréal est régie par une législation dont l'application est un facteur de saine administration. Tout en pourvoyant un service adéquat à la population, l'organisation municipale a été grandement consolidée et étendue de sorte que, les aménités urbaines supportent la comparaison avec les autres centres populeux. Cependant, Montréal a complété chaque exercice fiscal par un surplus, depuis 1944, après avoir prévu largement au service de sa dette.



CITY EXPENDITURES
(GENERAL FUND)
BUDGET ESTIMATES FOR 1955-56

DÉPENSES DE LA CITÉ
(FONDS GÉNÉRAL)
ESTIMÉS BUDGÉTAIRES POUR 1955-56

Debt service — Service de la dette	$ 17,016,190
Schools — Écoles	21,395,464
Government, general administration and public services — Gouvernement, administration générale et services publics	62,185,586
Pensions, health and life insurance — Pensions, santé et assurance-vie	4,726,002
Other expenditures less deductions — Autres dépenses moins les déductions	1,450,887
Expenditures from Surplus: Dépenses à même le surplus:	
Reimbursement of loan Remboursement d'emprunt	1,525,000
Capital Expenditures Dépenses capitales	3,575,000
Administration expenses Dépenses administratives	1,000,000
TOTAL	$112,874,129

EXPENDITURES

(In Million Dollars)

DÉPENSES

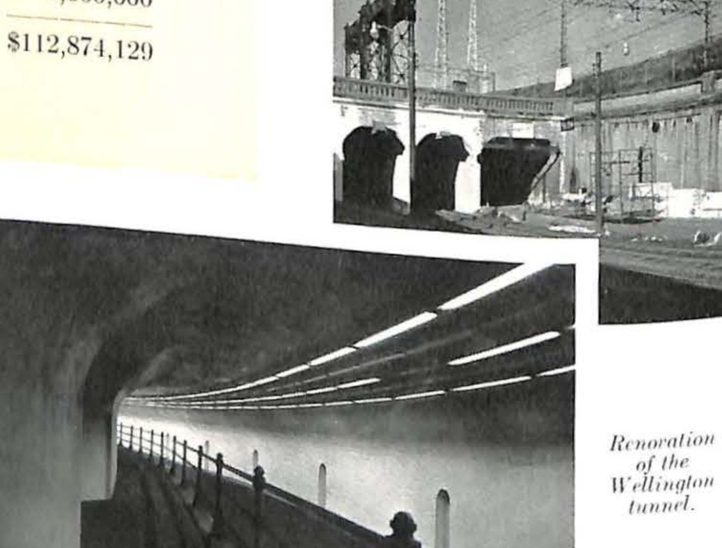
(en millions de dollars)

1952	96.9
1953	103.3
1954	108.4
1955	116.5
1956*	112.9

*Budget

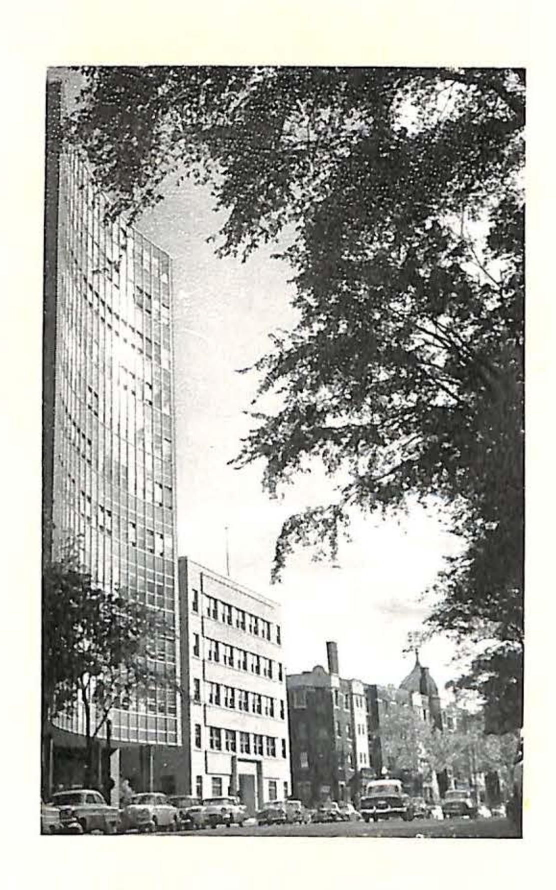
The tabulation appearing on the right is a statement of City expenditures (general funds) for the fiscal years ended April 30th including budget estimates for the present year 1955-56.

Le tableau publié à droite de la page montre la dépense de la Cité à même le fonds général pour les exercices fiscaux terminés le 30 avril, y compris les estimés budgétaires pour la présente période 1955-56.



Renovation of the Wellington tunnel.

Rénovation du tunnel Wellington.



REVENUE FROM GENERAL ASSESMENTS

CONTRIBUTIONS FONCIÈRES

1951-52 - - -	**$43,848,031**
1952-53 - - -	**46,796,545**
1953-54 - - -	**48,806,487**
1954-55 - - -	**50,532,780**
1955-56* - - -	**51,348,349**

*BUDGET

TAX RATES

TAUX DES TAXES

●

COMBINED REAL ESTATE AND SCHOOL TAX RATES PER $100 VALUATION

TAUX COMBINÉS DES TAXES FONCIÈRES MUNICIPALES ET SCOLAIRES PAR $100 D'ÉVALUATION

Fiscal Year *Exercice*	*Catholic Panel* *Catholiques*	*Protestant Panel* *Protestants et Juifs*	*Neutral Panel* *Neutres*
	$	$	$
1954-55	2.9652	3.4652	3.6452
1953-54	2.9652	3.4652	3.6452
1952-53	2.9652	3.3652	3.5652
1951-52	2.9652	3.2652	3.4652
1950-51	2.787	3.087	3.287
1949-50	2.787	3.037	3.237
1948-49	2.787	2.987	3.187
1947-48	2.787	2.987	3.187
1946-47	2.787	2.787	2.987
1945-46	2.787	2.787	2.987

INDEBTEDNESS

Present funded debt of the City amounts to about $215 millions, or equal to $159 per capita. This debt with the exception of a small amount of permanent stock, is in the form of serial maturities falling due year by year in an orderly schedule between now and 1976. Retirement will be provided for by annual budget appropriations over this period. Average maturity of the debt is ten years. The presently outstanding debt of the City is payable 45.5% in Canada, 52.7% in New York in U.S. dollars, 1.5% in London in pounds sterling and 0.3% in London in pounds sterling. Practically all of this debt is represented by existing, useful, valuable assets.

LA DETTE

La dette actuelle de la Cité s'élève à environ 215 millions de dollars, soit l'équivalent de $159 par tête. Ces obligations financières, à l'exception de certaines rentes permanentes, sont des titres obligataires échéant par séries annuelles suivant un plan bien ordonné échelonné jusqu'en 1976. Le remboursement sera prévu aux budgets de chaque année pendant toute cette période. La dette obligataire de Montréal est payable à raison de 45.5% au Canada, 52.7% à New York en monnaie des Etats-Unis, 1.5% à Londres en livres sterling et 0.3 également à Londres en monnaie sterling. Pratiquement toute cette dette est garantie par des actifs réels d'une valeur incontestable.



GROSS BONDED DEBT — As at April 30
DETTE OBLIGATAIRE BRUTE — Au 30 Avril

1945	221.5	1951	175.3
1946	215.6	1952	172.4
1947	208.0	1953	183.2
1948	201.8	1954	190.5
1949	192.1	1955	213.7
1950	184.7	1955 (1)	215.3

(1) As at November 30th — au 30 novembre.



The City derives its revenues 27% from general assessments on real estate, 23% from general taxes, of which the sales tax and business tax are the most important sources of income, 18% from water service, and 13% from sources such as permits and privileges, fines and costs, interest charges and other miscellaneous sources.

TAX COLLECTION ROLL

In addition 19% applies to general assessments for school purposes. On the expenditure side, debt service charged to general revenue in the current year 1955-56 accounts for approximately 20% of general fund outlays.

As at April 30, 1955, net arrears of taxes for the current and all previous years amounted to only 8% of total taxes levied in the year.

●

RÔLE DE PERCEPTION DES TAXES

La Cité tire son revenu des sources suivantes: 27% des contributions foncières; 23% des taxes générales dont une part importante provient de la taxe de vente et de la taxe d'affaires; 18% de la fourniture de l'eau et 13% d'autres sources, permis et privilèges, amendes, intérêt y compris quelques autres provenances variées. En outre une proportion de 19% est dérivée des contributions scolaires. Du côté de la dépense, le service de la dette n'absorbe que 20% du fonds général. A la fin de l'exercice fiscal 1954-55, le montant net des arrérages de taxe pour l'année courante et toutes les années antérieures s'élevait à 8% des taxes totales perçues durant l'exercice.

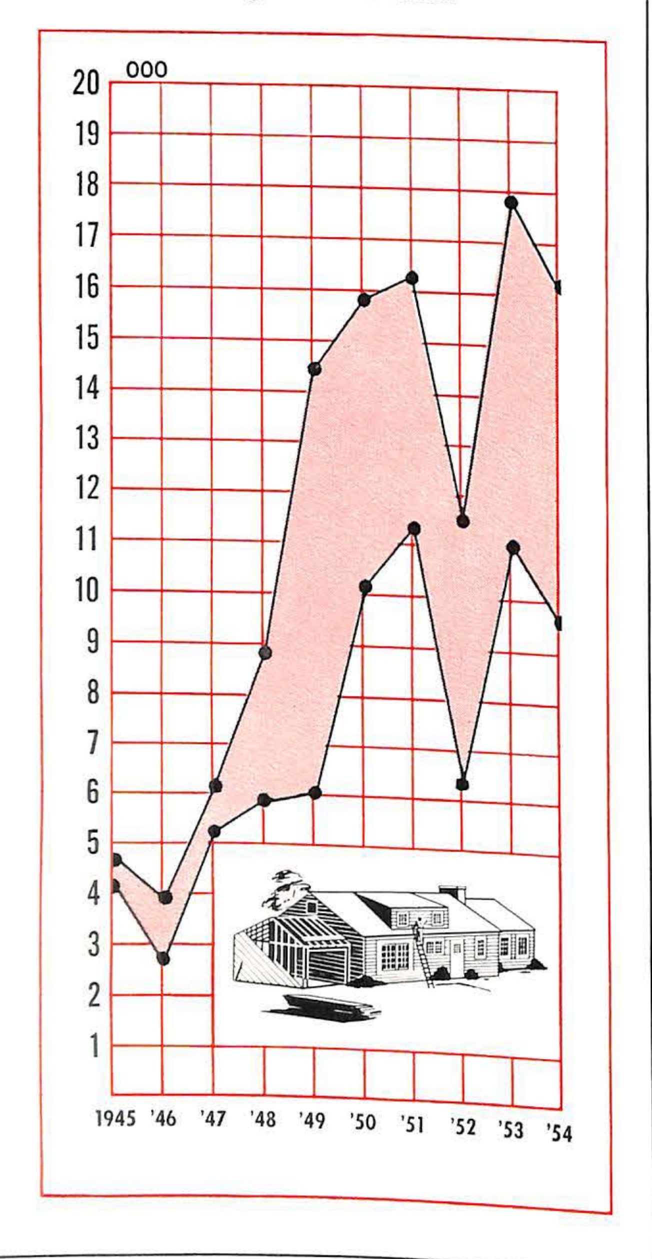
●

Year ended April 30 / *Exercice terminé le 30 avril*	*Assessed Annual Value for water tax* / *Valeur annuelle cotisée pour taxe d'eau*	*Assessed Annual Value for business tax* / *Valeur annuelle cotisée pour taxe d'affaires*	*Number of Inscriptions as Business Places* / *Nombre d'inscriptions comme place d'affaires*
	('000.000)	('000.000)	
1955-56	$222.6	$ 79.2	39,497
1954-55	208.0	74.0	38,839
1953-54	192.2	68.4	38,067
1952-53	185.3	67.3	37,726
1951-52	165.6	62.0	37,305
1950-51	144.3	52.9	36,573
1949-50	127.1	48.7	35,700
1948-49	115.8	43.2	34,164
1947-48	103.9	36.2	33,562
1946-47	94.9	32.4	31,965
1945-46	92.3	31.1	30,810



Number of new dwellings in the City and Greater Montréal area.

Nombre de nouveaux logis dans la Cité et la région de Montréal.



NOUVEAUX LOGIS

La Cité de Montréal comptait 271,358 logis à la fin de l'année 1954. Un nombre record de nouvelles unités fut complété durant l'année 1955. Si l'on en juge par les projets déjà en chantier, le présent exercice sera particulièrement actif.

NEW DWELLINGS

At the end of 1954, the City of Montréal had a total of 271,358 dwellings. A record number of new units were built during 1955 and this year will show, again, a very active development as evidenced by the projects already started.

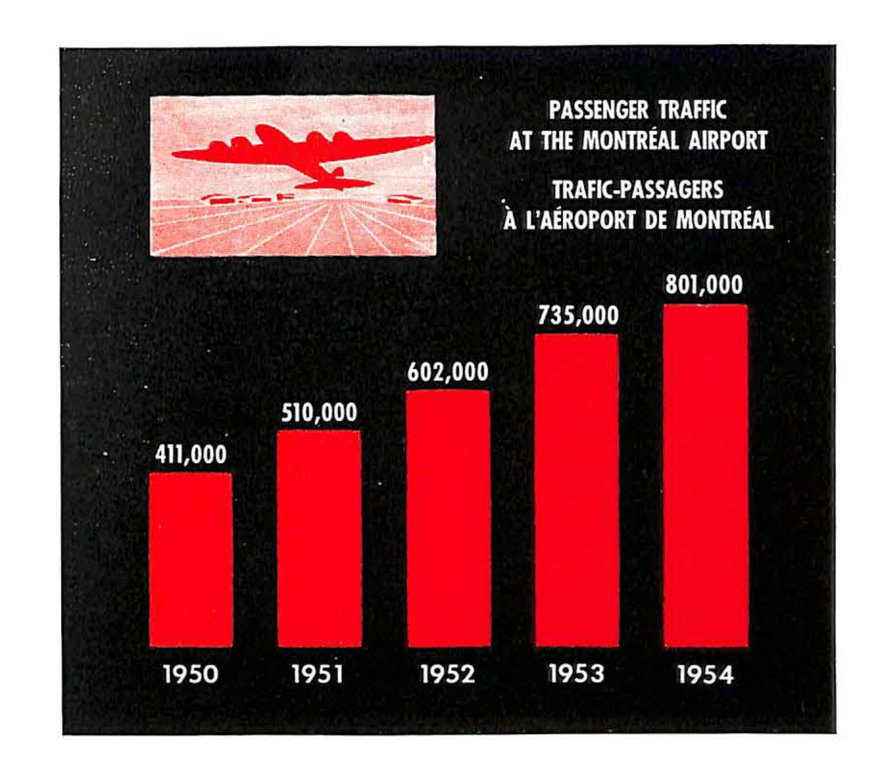
Value of the residential building contracts awarded in the Montréal area.

Valeur des contrats de construction domiciliaire concédés dans la région de Montréal.

	(000,000)
1945	$ 22.5
1946	42.5
1947	44.7
1948	90.3
1949	128.0
1950	116.0
1951	82.6
1952	97.2
1953	138.0
1954	186.2

AIR TRANSPORTATION

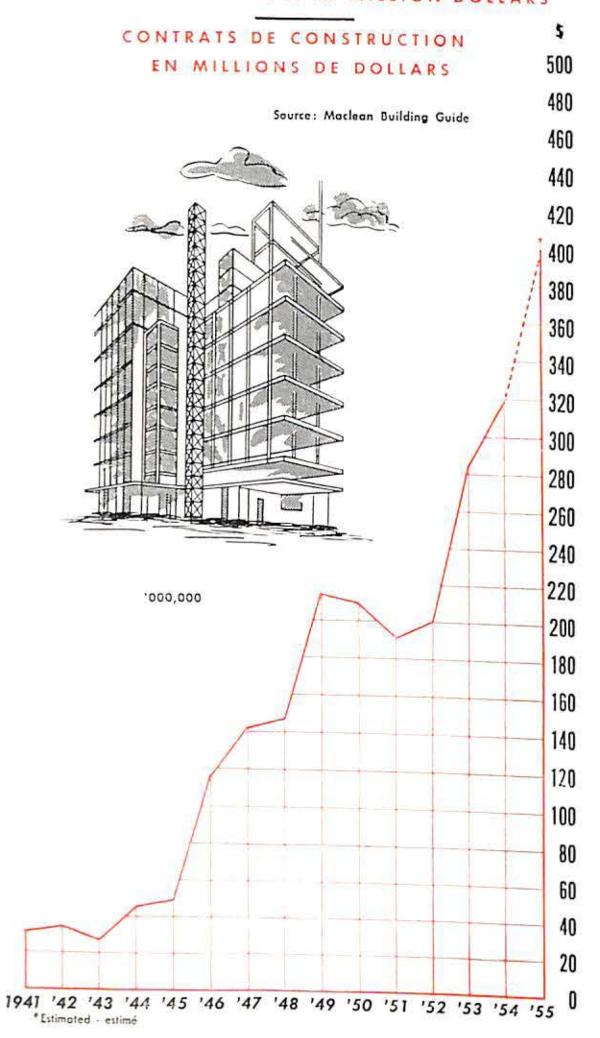
Montreal is known as the air capital of the world, for here is situated the headquarters of the International Civil Aviation Organization, an agency of United Nations and the International Air Transport Association. It is also a major air terminal. From busy Montréal airport the flights of seven airlines, Canadian and International, radiate to destinations across the continent and around the world. New terminal facilities are planned for the near future, at the Montréal Airport, at an estimated cost of $10,000,000.



TRANSPORT AÉRIEN

Montréal est le chef-lieu de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, une agence mondiale régissant le transport par air. C'est ici même, dans la métropole canadienne, également, que loge l'Association Internationale du Transport Aérien, un organisme groupant les réseaux de transport aérien de l'univers. L'aéroport de Montréal est le terminus d'importants circuits transatlantiques en plus de relier les grands centres du Canada et des États-Unis. D'importants travaux de réaménagement doivent être entrepris prochainement à l'aéroport de Montréal au coût approximatif de $10,000,000.





CONSTRUCTION

The building contracts awarded in the Montréal area during 1955 have reached an unprecedented record at an estimated global value approaching $400,000,000. Hereunder is a tabulation showing the construction growth over the ten year period 1945-1954, expressed in million dollars.

Residential	— logis	948
Business	— places d'affaires	546
Industrial	— fabriques	247
Public works	— travaux publics	128
	Grand Total	1,869

Les contrats de construction concédés à Montréal et dans la banlieue en 1955, ont atteint un nouveau palier avec une valeur globale estimée à près de $400,000,000. Le tableau ci-contre indique la somme totale des contrats adjugés en dix ans, de 1945 à 1954 inclusivement.



CIRCULATION

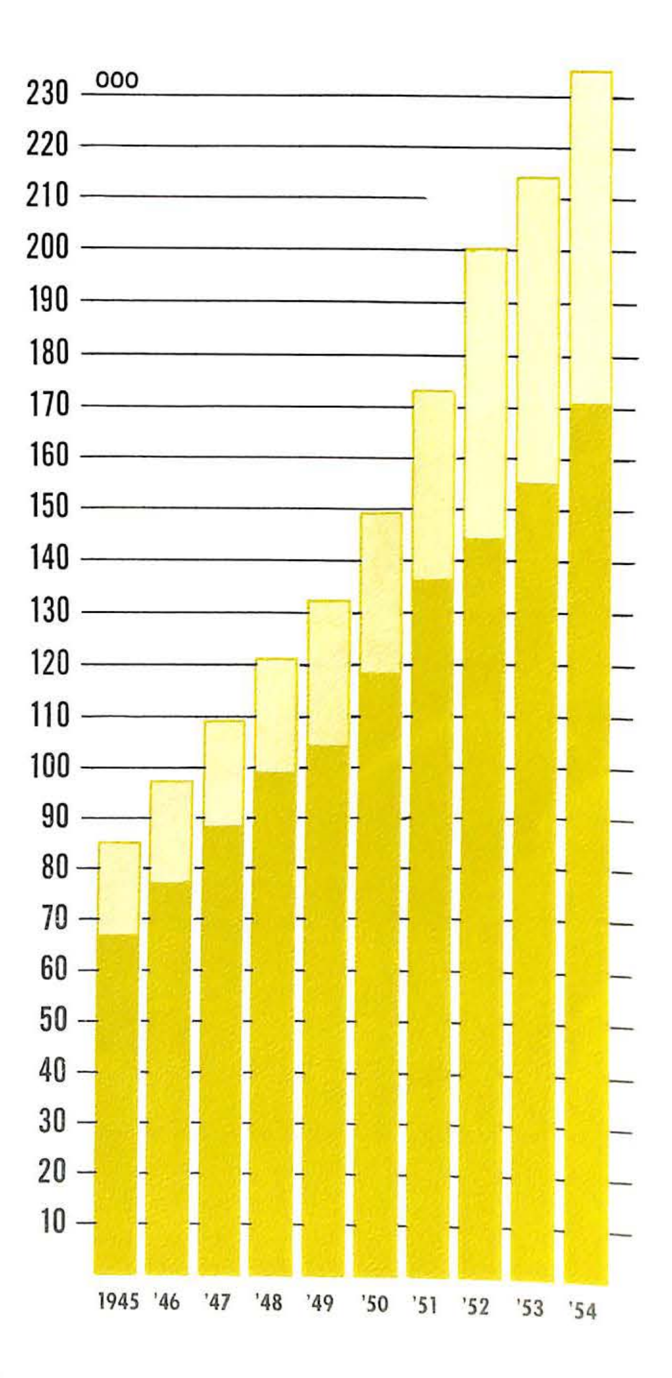
Estimate of the automobile traffic at the bridges of the Montreal Island, for the year 1954.

Mouvements des véhicules-automobiles aux ponts de l'Ile de Montréal, pour l'année 1954.

Cartierville	5,500,000
Viau	5,000,000
Pie IX	2,000,000
Le Gardeur	3,400,000
Jacques Cartier	6,100,000
Victoria	2,400,000
Honoré Mercier	3,400,000
Galipeau	3,200,000
TOTAL	31,000,000

Number of automobiles registered in the City and in the Montréal area.

Nombre d'automobiles enregistrées dans la Cité et la région de Montréal.



The fast increasing motorized traffic, especially during the last ten years, has brought street congestion and created acute financial problems in every metropolitan area throughout the North American continent.

La croissance de la locomotion, surtout depuis une dizaine d'années a engendré la congestion de la circulation en plus de créer un problème financier dans toutes les grandes métropoles du continent nord américain.

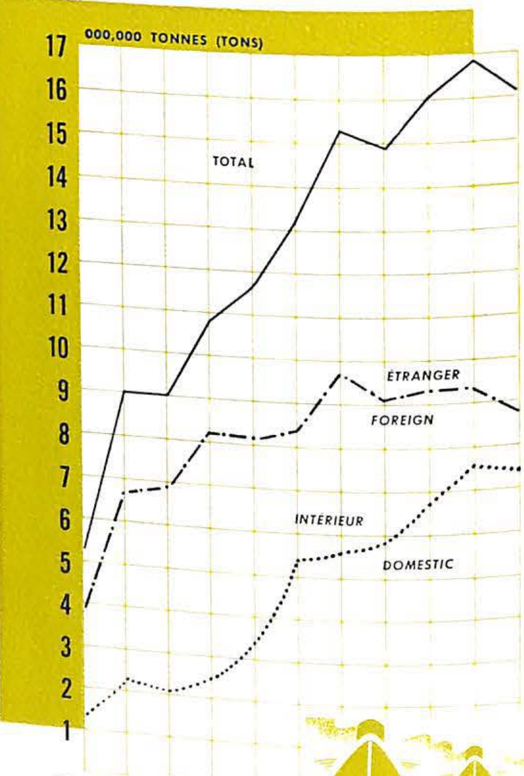


MONTR

One thousand miles from the open sea, the Port of Montréal is one of the great harbours of the world. It enjoys a geographical position of strategic importance at the junction of the navigation route linking the Saint-Lawrence River to the Great Lakes. Montréal, from its early days, has been a focal point for the transshipment of exports to other countries, also imports for distribution to various parts of Canada or the United States. The Port of Montréal is open to ocean going ships for about eight months, each year. Moreover, the rail movements between the eastern and western sections of the country must converge in Montréal which is the terminal centre of both Trans-Canadian railway networks.

WATER-BORNE CARGO TONNAGE OF THE PORT OF MONTRÉAL.

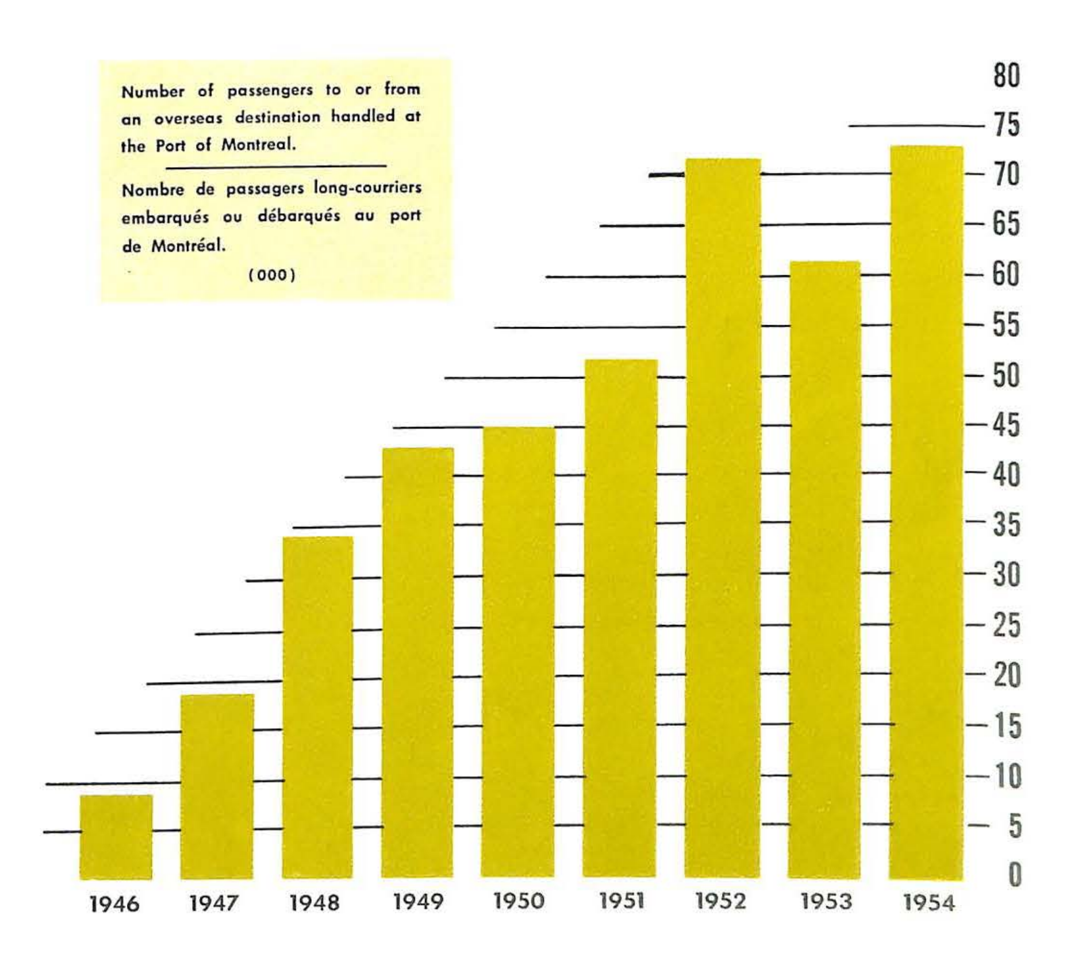
TONNAGE DES CARGAISONS DU PORT DE MONTRÉAL.



ÉAL HARBOUR

Montréal est l'un des plus importants ports maritimes, au monde, situé à 1,000 milles à l'intérieur des terres. C'est le centre de raccordement des services de navigation reliant le fleuve Saint-Laurent aux Grands Lacs. Depuis sa fondation, la Ville de Montréal est toujours demeurée le principal port d'expédition du Canada, par suite de la position stratégique qu'elle occupe, au carrefour des voies de pénétration vers les marchés intérieurs et continentaux. Ici même s'effectue le transbordement d'une grande proportion des marchandises destinées aux pays étrangers ainsi que des denrées provenant de l'extérieur. Le mouvement ferroviaire entre l'est et l'ouest du pays converge également, à Montréal, où se concentre le terminus des deux grands réseaux de transport par rail.

Le port de Montréal




CAFETERIA

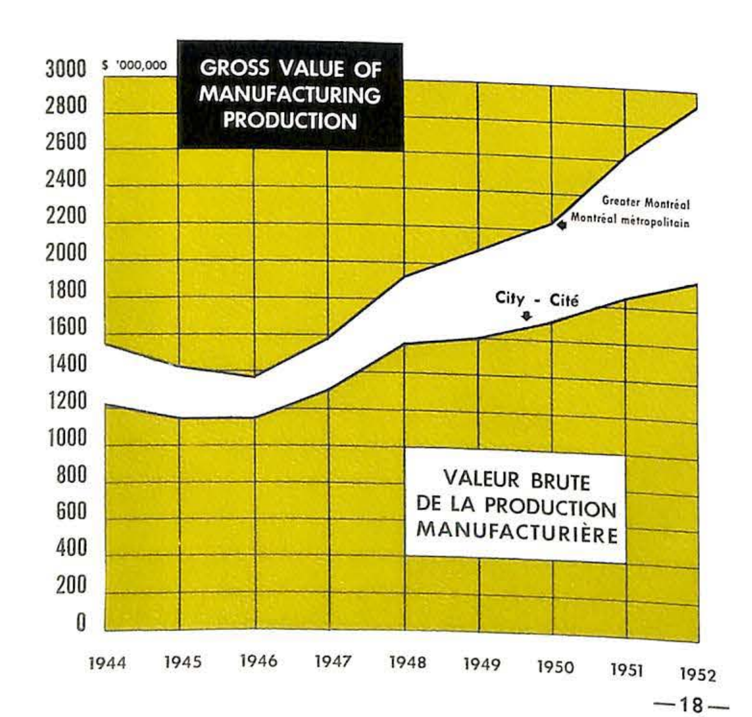




A concentration of five heavy industries located in the Eastend of Montréal. These include foundry works, shipbuilding, locomotive shops, manufacturing of electrical equipment and processing of asbestos products.

INDUSTRY

Au sommet, une concentration de cinq industries lourdes situées dans l'est de Montréal et comprenant fonderie, chantiers maritimes, usine de locomotives, fabrique d'équipement électrique et manufacture de produits d'amiante.

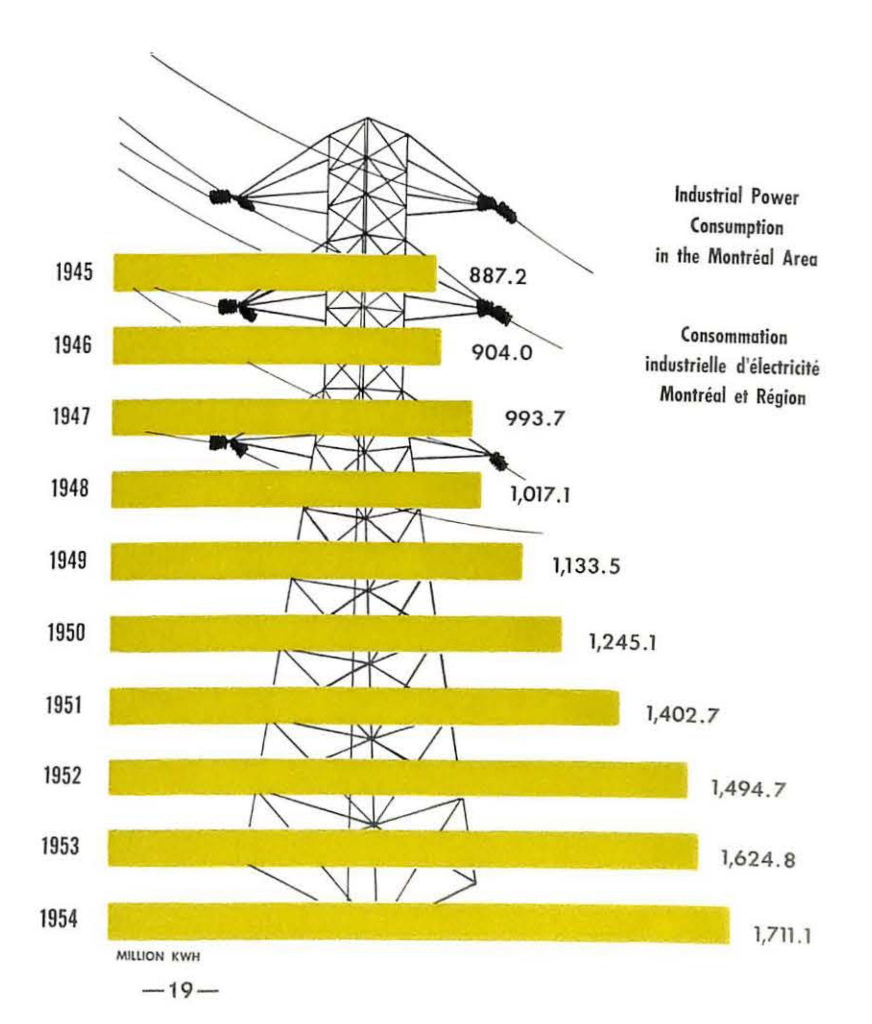


Several factors such as steady growth in population, proximity to other fast expanding areas, a flexible labour market of great magnitude, unequalled transportation facilities and abundant hydro electric power at low cost have combined to attract new industrial establishments in the Montreal area. Manufacturing activity in Montreal, the leading production centre of Canada, ranges all the way from heavy industries producing steam locomotives and diesel motors to vast shipbuilding yards, oil refineries, aircraft plants, meat packing, metal castings, telephone equipment, chemicals, cigars and cigarettes, boots and shoes, furniture, clothing factories and a wide diversity of medium and light industrial operations.

INDUSTRIE



Parmi les facteurs qui ont contribué à attirer de nouveaux établissements industriels dans le territoire de Montréal, il convient de mentionner le rythme croissant de la population, une main d'œuvre abondante et souple, la proximité d'autres régions urbaines en plein essor, des facilités de transport inégalées et une force motrice à coût modique répondant adéquatement aux besoins présents et futurs des consommateurs. Une variété grandissante d'usines y fabriquent du matériel lourd servant au transport: locomotives, navires, avions et moteurs diesel ainsi qu'une multitude de marchandises façonnées pour satisfaire à la demande du marché. Montréal domine, en particulier, dans la fabrication du matériel roulant de chemin de fer, l'équipement téléphonique, le raffinage des pétroles, les textiles, la confection, le traitement des tabacs, l'usinage des métaux, la production de matières chimiques et dans plusieurs autres spécialités industrielles.



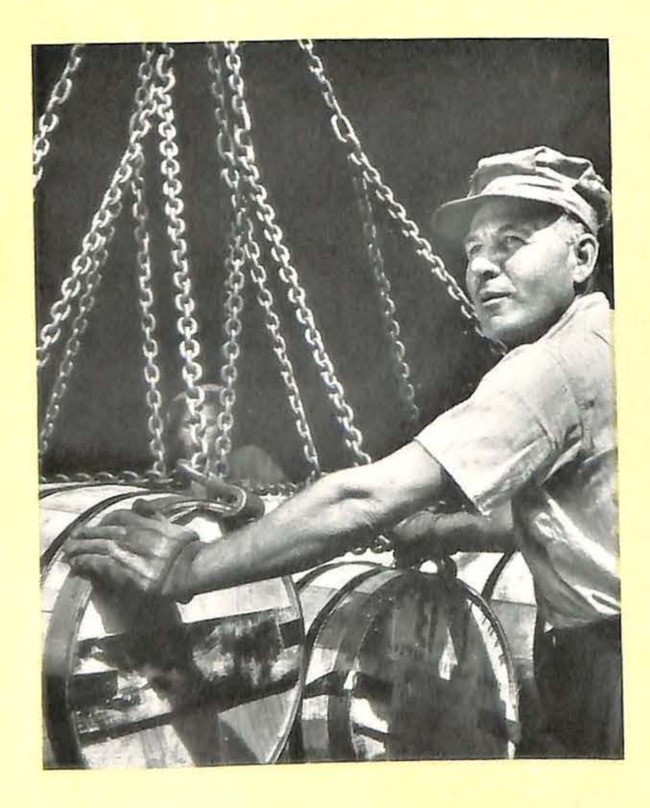


THE ST. LAWRENCE SEAWAY

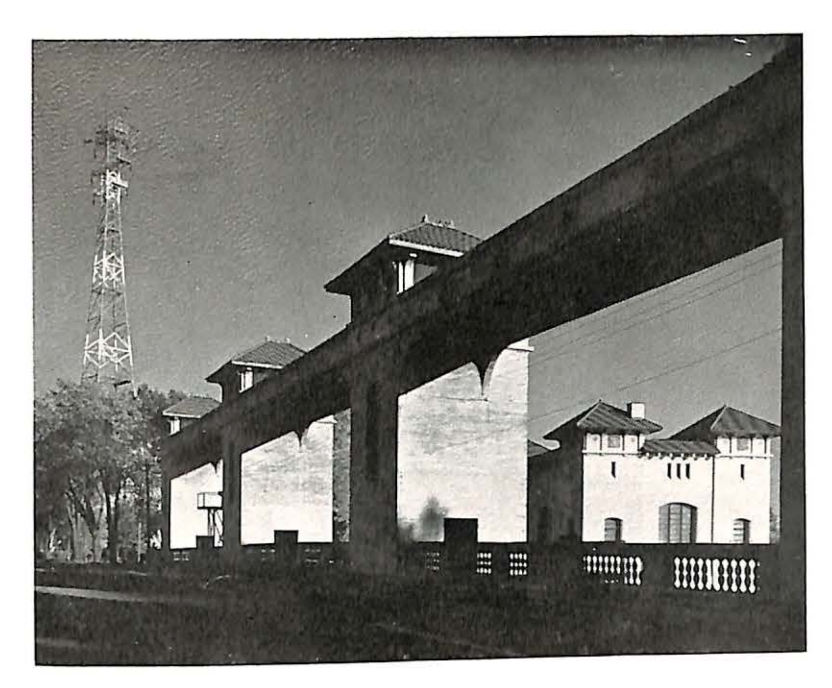
Montréal is the gateway to the St. Lawrence Seaway, the converging point where large upper lakers carrying grain from the Canadian West tranship their cargoes to ocean vessels. Here, too, the large ocean liners discharge their inbound cargoes and re-load for foreign markets. Montréal's traditional role as Canada's chief Atlantic Port will be further enhanced by the construction of the Seaway. In anticipation of an even greater role which the Port is destined to play when the St. Lawrence Seaway comes into use, extensive harbour and port improvements are under way. Additional piers, grain elevators and other terminal facilities will further enhance its status as Canada's greatest national port.

L'AMÉNAGEMENT DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Montréal, sise au croisement des voies navigables du Saint-Laurent, est le centre de convergence du transport maritime, au Canada. Les navires chargés de grain provenant des plaines de l'ouest y transbordent leurs cargaisons à bord des trans-océaniques. C'est ici, également, que les grands paquebots déposent les marchandises pour rechargement sur des navires à destination des marchés continentaux. L'aménagement du Saint-Laurent contribuera à consolider la position de Montréal comme port canadien principal de l'Atlantique. En prévision de la place encore plus importante que ce port est destiné à prendre après parachèvement de la voie maritime, de considérables améliorations sont projetées, présentement. En fait, de nouveaux quais, des élévateurs à grains additionnels et autres facilités augmenteront le débit du port national le plus achalandé du pays.







The water intake of the City.
La prise d'eau de la Cité.

THE TREND OF PROGRESS

The growth of the City of Montréal over the last 25 years is recorded in tabulation form by means of significant statistical factors. In appraising these factual indicators one must bear in mind that the trend has particularly been active during the past decade.

LE RYTHME DE CROISSANCE

Le rythme de croissance de la Cité de Montréal au cours des 25 dernières années est calculé d'après les facteurs statistiques les plus significatifs. Il faut se souvenir que la carence de l'expansion économique locale a été particulièrement active depuis une décennie.

25 YEARS OF GROWTH . . .
25 ANNÉES DE CROISSANCE . . .

INCREASES — AUGMENTATIONS

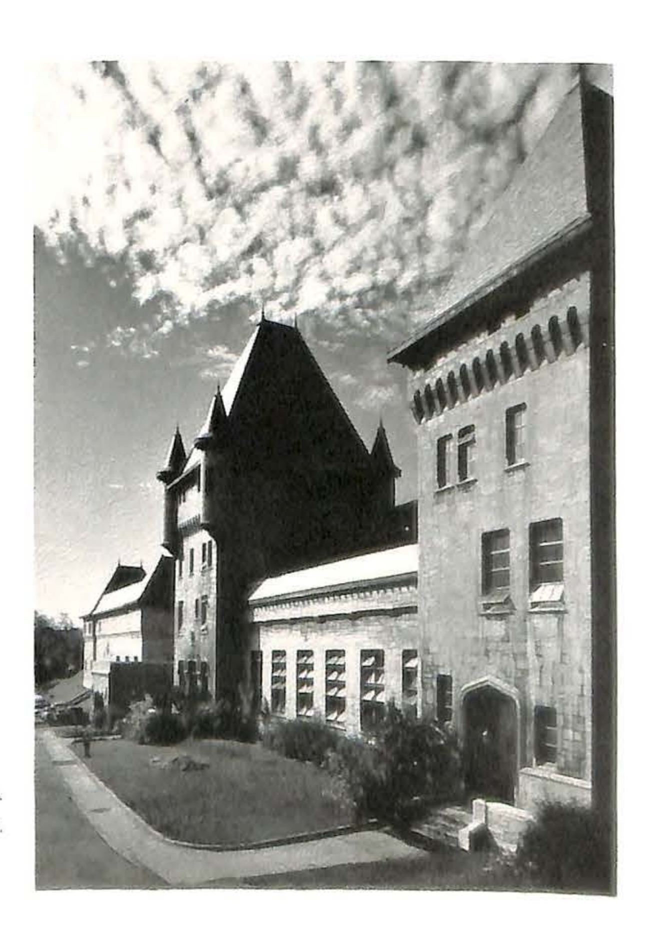
1931-1955

CITY — CITÉ

Population	265,000
Births — naissances	533,000
Net natural increase / Accroissement naturel net	295,000
Marriages — mariages	248,000
New dwellings / Nouveaux logis	116,000
New streets (miles) / Nouvelles rues (milles)	192
Automobiles	99,000
Additional employment / Emplois additionnels	132,000

GREATER MONTRÉAL
RÉGION DE MONTRÉAL

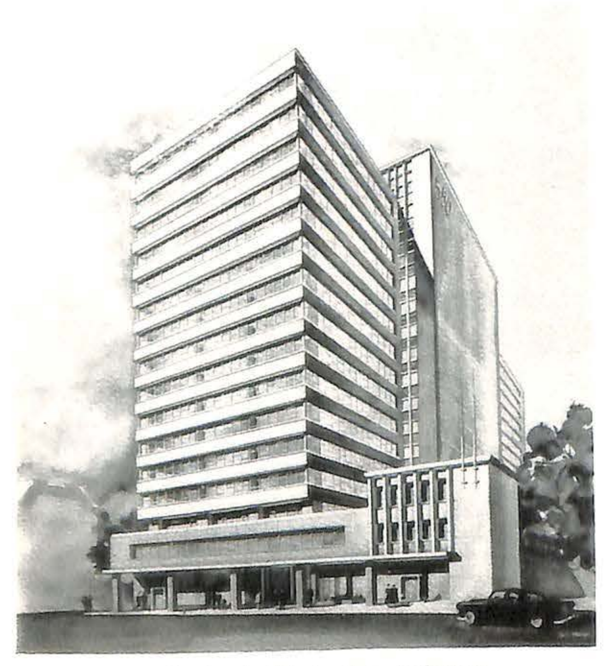
Population	540,000
Employment — emplois	214,000
Value of construction / Valeur de la construction	$2,665,000,000



The filtration plant of the City.
L'usine de filtration de la Cité.

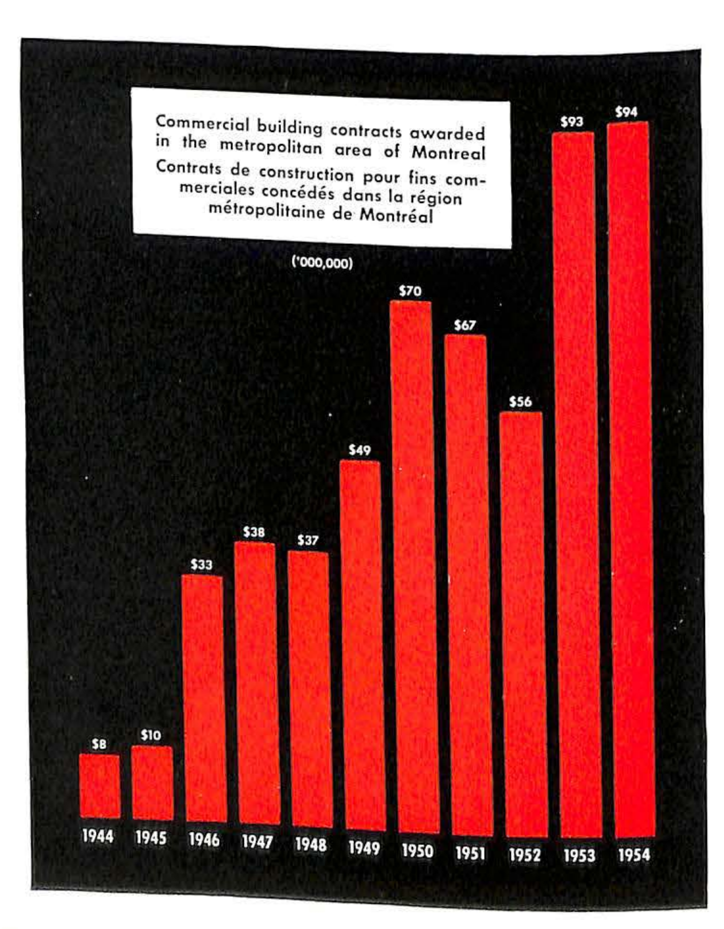

Dorchester Towers—offices and stores.


Office building and stores on Peel St.


550 Sherbrooke West, offices and stores.

UNDER CONSTRUCTION

Parmi les importants immeubles en construction, on note particulièrement à gauche de la page, trois spacieux édifices à bureaux avec magasins et garage; au sommet, Dorchester Towers sur la rue du même nom, coût approximatif $4,500,000; au centre, rue Peel au sud de Sherbrooke, coût estimé à $2,200,000; au bas, 550 ouest, rue Sherbrooke, coût estimé à $4,500,000.





At University and Belmont— the offices of a private corporation.

Angle Université et Belmont, le siège social d'une corporation privée.

Office Building, on University Street south of the Aviation Building.

Bureaux et magasins, rue Université, au sud de l'Immeuble de l'Aviation.

en voie de construction

En dépit de l'activité enregistrée à Montréal dans le domaine de la construction pour fins commerciales, au cours des dernières années, l'année 1955 a établi un record. Les immeubles importants en voie de construction présentement dépassent les $40,000,000. Cependant, les projets additionnels qui doivent débuter en 1956 sont encore plus considérables.

In spite of the active commercial construction recorded in past years, 1955 has established a new high level. The six buildings shown on these pages and presently being erected represent a total investment of approximately $40,000,000. Yet, the projects planned for execution during the course of 1956 will far exceed that mark. This is an eloquent expression of confidence in the future of Montreal.

The C.N.R. Hotel on Dorchester Street at an estimated cost of $20,000,000.



L'Hôtel des Chemins de Fer Nationaux, rue Dorchester, coût estimé à $20,000,000

The giant Beauharnois generating plant.
Le gigantesque aménagement hydro-électrique de Beauharnois.

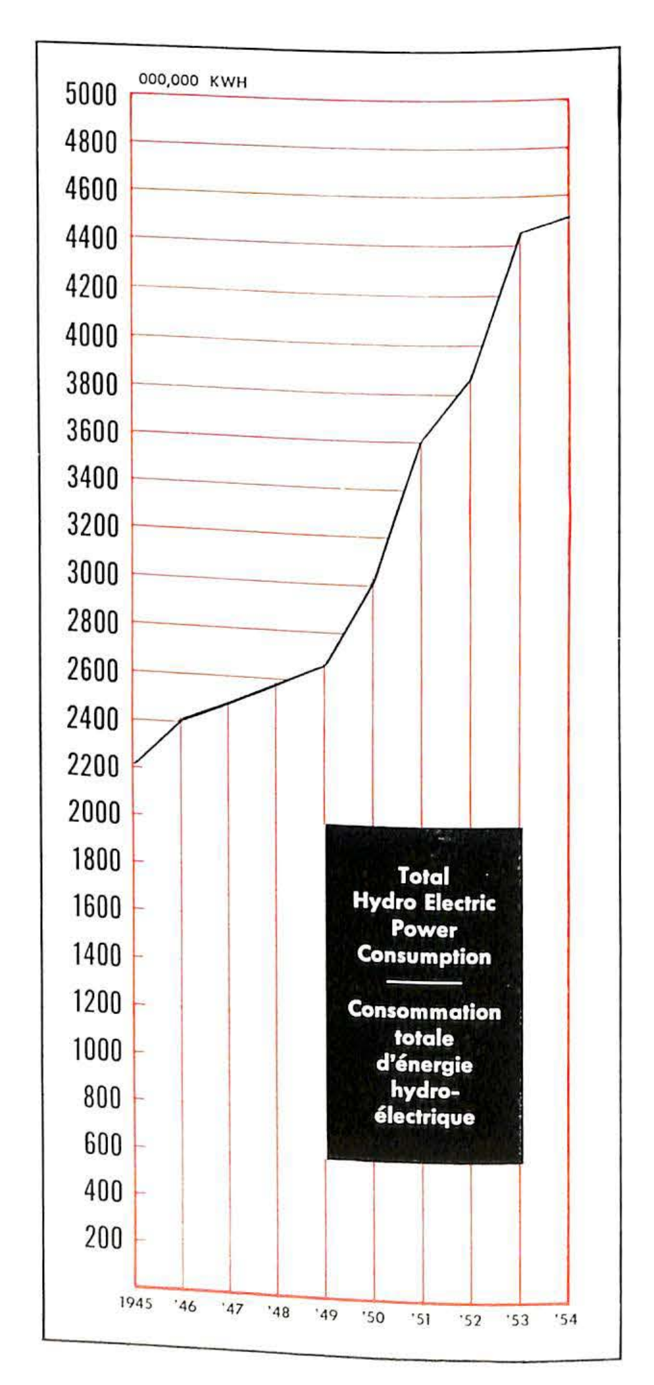


HYDRO-ELECTRIC POWER

Nature has endowded the Province of Quebec with mighty rivers and turbulent streams from which comes, throughout the year, that non wasting fuel converted into hydro-electric power. Right here, close to the City, a giant power plant combined with abundant potential reserves represent an enormous source of supply which apart from filling the present needs of the Montréal area, amply provide for its future power requirements.

ÉNERGIE HYDRO-ÉLECTRIQUE

L'hydrographie de la Province de Québec est très riche en vastes rivières et cours d'eau turbulents d'où émerge une gigantesque puissance hydro-électrique. A proximité de Montréal, des turbines géantes auxquelles s'ajoutent d'abondantes réserves potentielles, satisfont amplement aux besoins grandissants du marché régional en plus de prévoir les exigences économiques de l'avenir.



The administration building of the Catholic School Commission of Montréal actually under construction, on Sherbrooke Street.



Centre administratif de la Commission des Écoles Catholiques de Montréal, en construction, rue Sherbrooke.

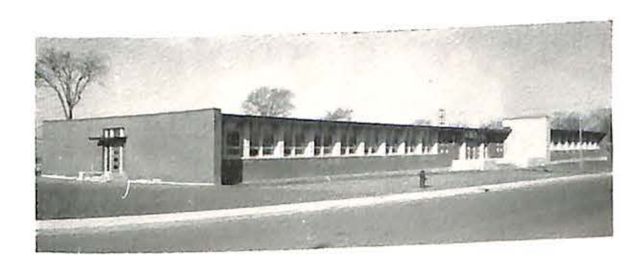


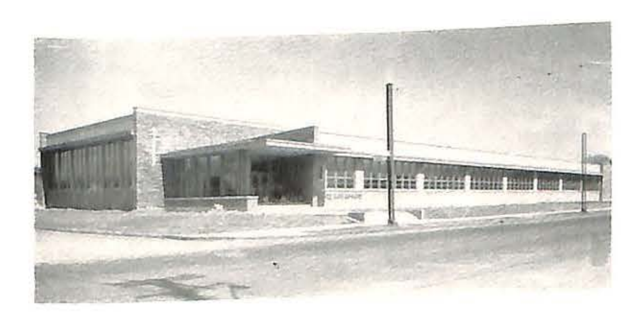
SCHOOL TAX

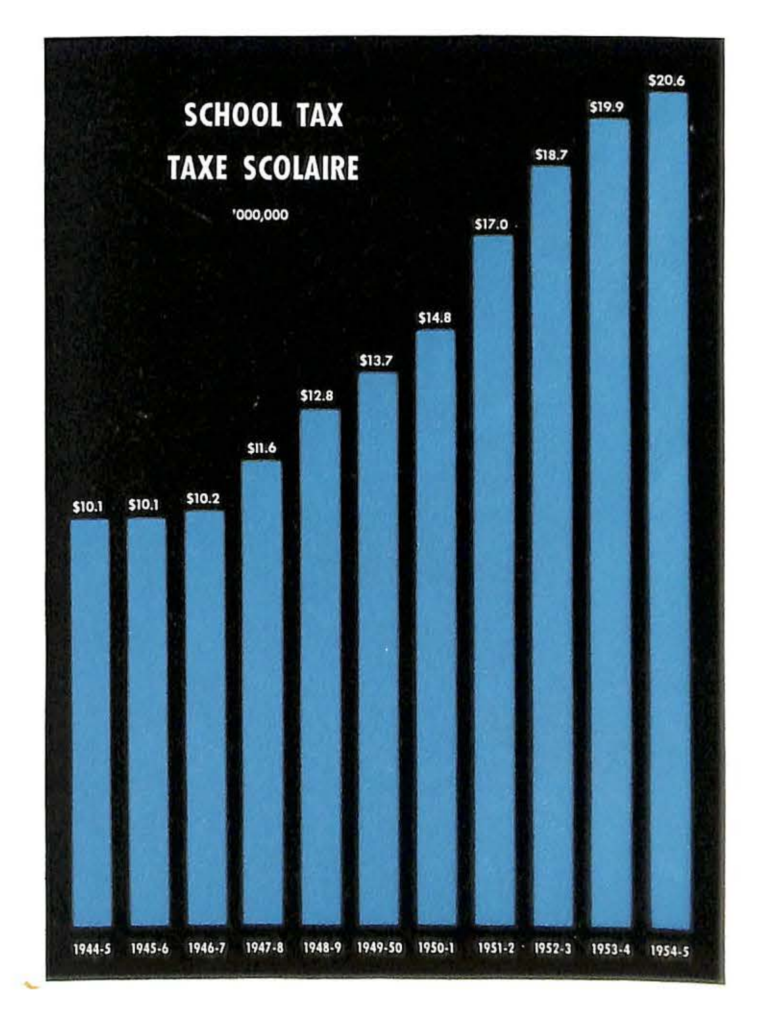
The proceeds of the school tax collected by the City are used to provide additional educational facilities arising out of the fast expanding dwelling areas. The illustrations show three of the new schools recently erected in the newly developed municipal districts.

TAXE SCOLAIRE

Le produit de la taxe scolaire perçue par la Cité sert à créer un fonds monétaire transmis aux autorités scolaires. Ces sommes sont utilisées pour construire de nouvelles écoles dans des secteurs à croissance rapide. Les illustrations apparaissant ci-contre représentent trois institutions d'enseignement érigées à proximité des zones domiciliaires récemment développées.









CONSUMPTION MARKET

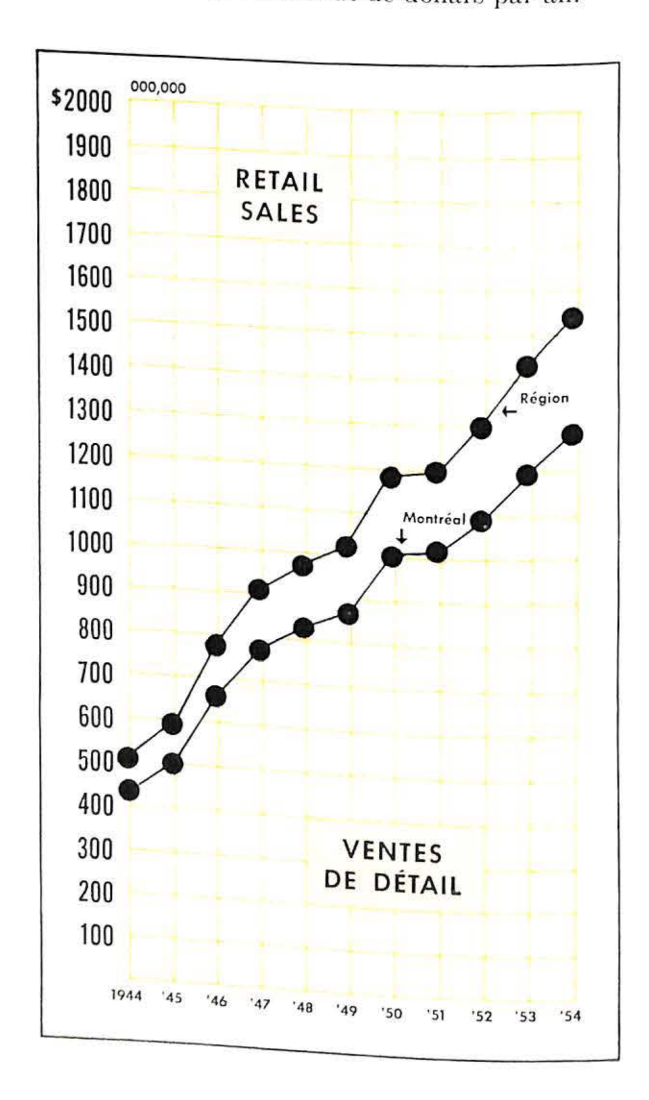
Montréal is a market place of importance. The stores within the City limits sold close to $1,300,000,000 in 1954 whereas the Greater Montréal area aggregated over $1,500,000,000. The wholesale outlets now exceed 3.5 billion dollars per year.

MARCHÉ DE CONSOMMATION

Montréal est un important marché de consommation. Ainsi, en 1954, le débit des magasins de la ville se rapprochait de $1,300,000,000 tandis que la région métropolitaine enregistrait des ventes pour un montant global excédant $1,500,000,000. Le commerce de gros dépasse maintenant 3.5 milliards de dollars par an.







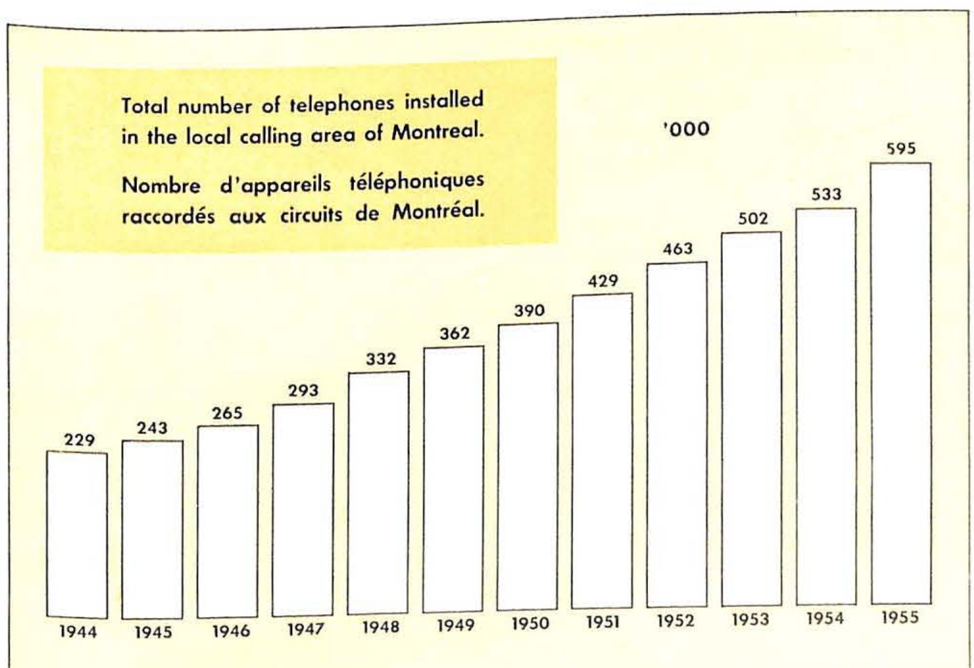
TELEPHONES

Montréal is the Canadian City showing the largest number of telephone stations in use. The sets connected during the last decade have shown an average increase of 33,272 per annum.



Montréal est l'agglomération canadienne montrant le plus grand nombre d'appareils téléphoniques en service. Les usagers ont augmenté, durant la dernière décennie, au rythme moyen de 33,272 par an.





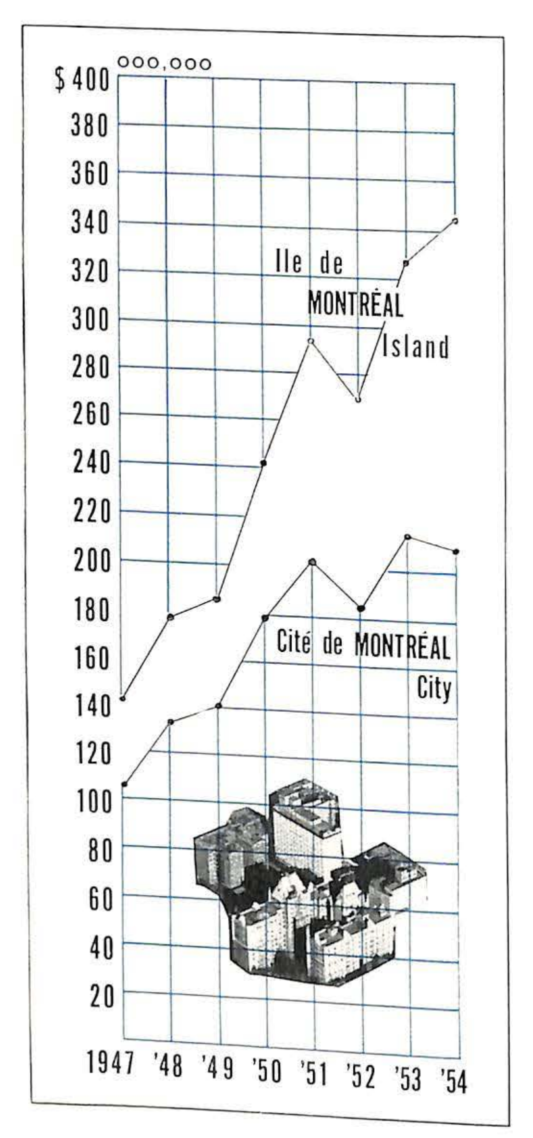
Average number of daily local telephone calls in Montréal.

Moyenne quotidienne des appels téléphoniques locaux logés à Montréal.

1944	1,860,633
1945	2,037,864
1946	2,310,386
1947	2,489,217
1948	2,747,144
1949	3,043,108
1950	3,329,726
1951	3,499,612
1952	3,634,901
1953	3,780,412
1954	3,953,020

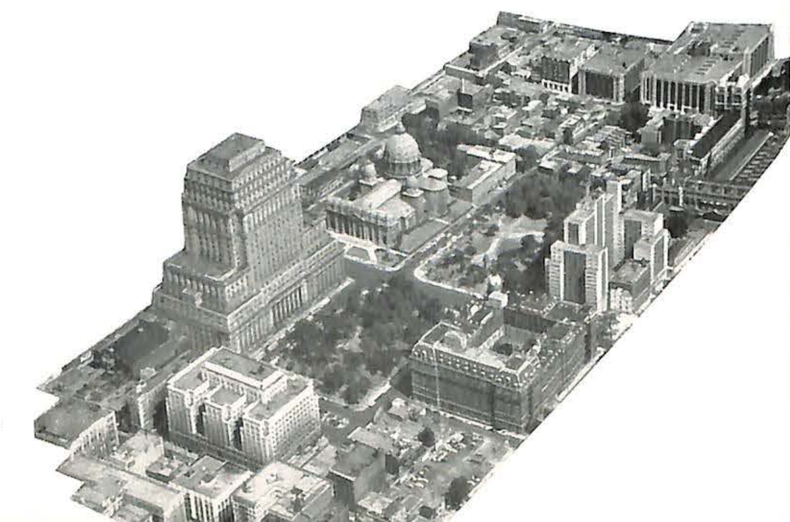


TRANSACTIONS IMMOBILIAIRES



Montréal enjoys a healthy real-estate market. The value of the transactions recorded within the City limits involves more than $200,000,000 per year whereas it reached over $344,000,000 for the whole Island during 1954. The upward trend, it seems, will prevail for some time.

Le marché de l'immeuble, à Montréal, est éminemment actif. Ainsi, la valeur des transactions négociées dans les limites de la Cité s'élève à plus de $200,000,000 par an tandis qu'elle atteignait un montant global dépassant $344,000,000, en 1954, dans l'ensemble de l'Ile. Ce courant de hausse semble devoir se continuer dans l'avenir.





URBAN TRANSPORTATION

The gradual replacement of street car lines by a modern network of bus service is speeded up by the local Transportation Commission. This development is concomitant with a vast program of public works initiated by the City Administration in order to alleviate traffic congestion.

TRANSPORT URBAIN

La Commission de Transport de Montréal a entrepris le remplacement graduel des circuits de tramway par un réseau moderne d'autobus. Ce programme de rénovation du matériel roulant va de pair avec les grands travaux publics que la Cité exécute progressivement en vue de remédier à la congestion de la circulation.



MILEAGE OF PAVED STREETS

—

NOMBRE DE MILLES DE RUES PAVÉES

—

1931	529.0
1935	558.1
1939	567.0
1943	570.1
1947	580.8
1951	644.3
1952	677.7
1953	701.8
1954	721.2
1955	765.5

The debt service charges of the City include principal, sinking fund and interest on the Debentures of Montréal Transportation Commission, as follows:

1956	$ 894,239
1957	3,110,906
1958	3,050,606
1959	2,993,456
1960	2,936,306
1961	2,879,156
1962	2,818,856
1963	2,761,706
1964	2,704,556
1965	2,647,406
1966	2,587,106
1967	2,529,956
1968	2,472,806
1969	2,415,656
1970	2,355,356
1971	2,298,206
1972	2,241,056
1973	7,898,906
1974	1,260,563
1975	11,827,688

Les charges du service de la dette de Montréal comprennent le capital, le fonds d'amortissement et l'intérêt sur la dette obligataire de la Commission de Transport de Montréal, tel qu'indiqué au tableau ci-dessus.

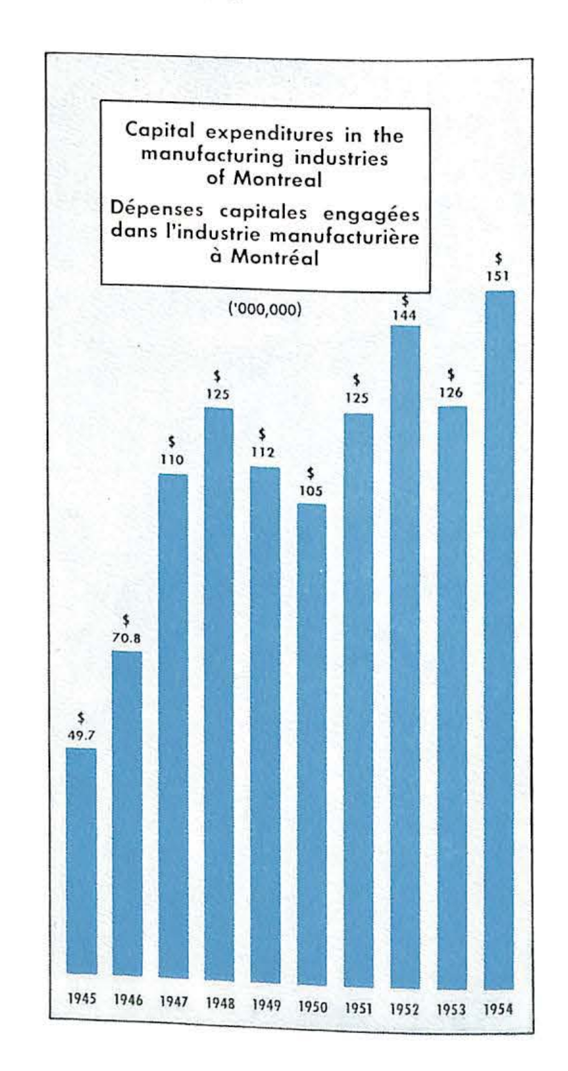


CAPITAL EXPENDITURES

The expansion of the City resulting from the tremendous building developments, the growth of population and the rapid increase in the use of automobile transportation require Montréal to made large expenditures for public works, including traffic improvements. At the present time, by-law authorizations provide for $132.5 millions of capital expenditures for various forms of new municipal capital assets and local improvements. Debt in respect of about $104.5 millions of this total will be serviced from general revenues, whereas the balance will be serviced by special taxes on the properties benefitting from the local improvements. In the last ten years, the excess of revenues over expenditures, amounting in the aggregate to $56 millions, has been used $37 millions to finance capital expenditures, $15 millions to finance the retirement of funded debt prior to maturity, and $4 millions for expenses of a general administrative nature.

DÉPENSES CAPITALES

La Cité de Montréal a connu depuis dix ans une expansion considérable caractérisée par la construction d'un grand nombre d'habitations, la croissance rapide de la population et l'usage grandissant de l'automobile. De ce fait, l'administration municipale a dû entreprendre des travaux publics pour un montant considérable. Les dépenses capitales autorisées présentement par des règlements municipaux s'élèvent à $132.5 millions. Partie de la dette découlant de ces travaux, soit $104.5 millions sera payée à même le revenu général tandis que le solde sera acquitté au moyen de taxes spéciales réparties sur les propriétés bénéficiant de telles améliorations. En dix ans, l'excédent des revenus sur les dépenses atteignait $56 millions. Sur ce total, $37 millions ont servi à financer des dépenses capitales, $15 millions furent employés au retrait d'une dette avant maturité, et $4 millions ont soldé diverses dépenses administratives.



CITY DEBT SERVICE



Over the past ten years, the funded debt of Montréal, has declined materially. In relation to the valuation of immovables in the City subject to real estate tax, it has decrease from 24% at April 30, 1945 to 14% at April 30, 1955. On a per capita basis it has declined from $208 at the end of the fiscal year 1945 to $159 at April 30, 1955. Furthermore, on the basis of the relationship of debt service, including debt retirement, it has declined from about 33% ten years ago to 19% in the year ended April 30, 1955.

Provisions of the 1944 financial reorganization have had a continuing influence on the administration of Montréal. The main results of the plan were to pay off matured securities in cash; to extend the maturity of practically all issues of unmatured securities from 4 to 7 years; to provide for the orderly repayment of the greater part of the publicly held funded debt outstanding in 1944 by annual serial instalments over the years 1944 to 1975; and to make possible the redemption of certain funded indebtedness prior to its maturity.

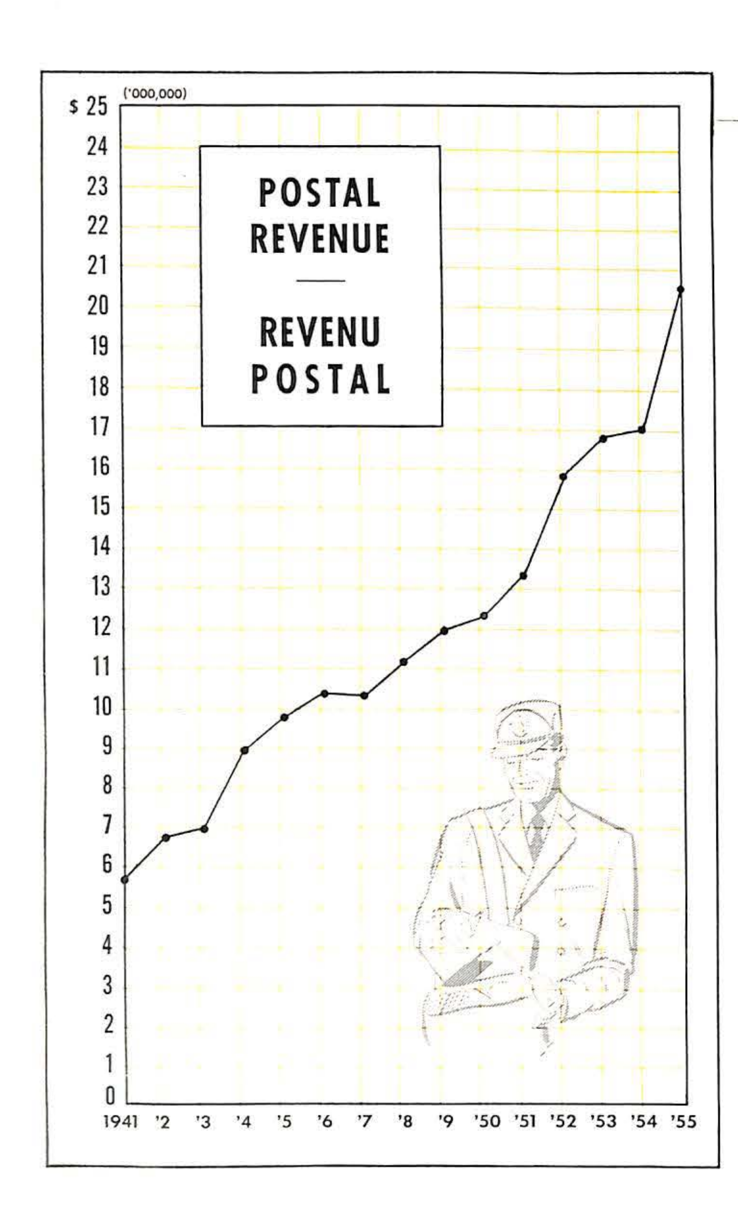
SERVICE DE LA DETTE MUNICIPALE

La dette de la Cité a baissé de 24% à 14% de l'évaluation foncière assujettie à la taxe, depuis 10 ans. A la suite de la réorganisation financière de 1944, l'administration municipale a eu l'avantage de rembourser au comptant ses titres rendus à maturité, de pourvoir au paiement, par versements annuels étendus de 1944 à 1975 de la plus grande partie de la dette fondée détenue publiquement, et de permettre également le retrait de certaines dettes avant maturité.

DEBT SERVICE

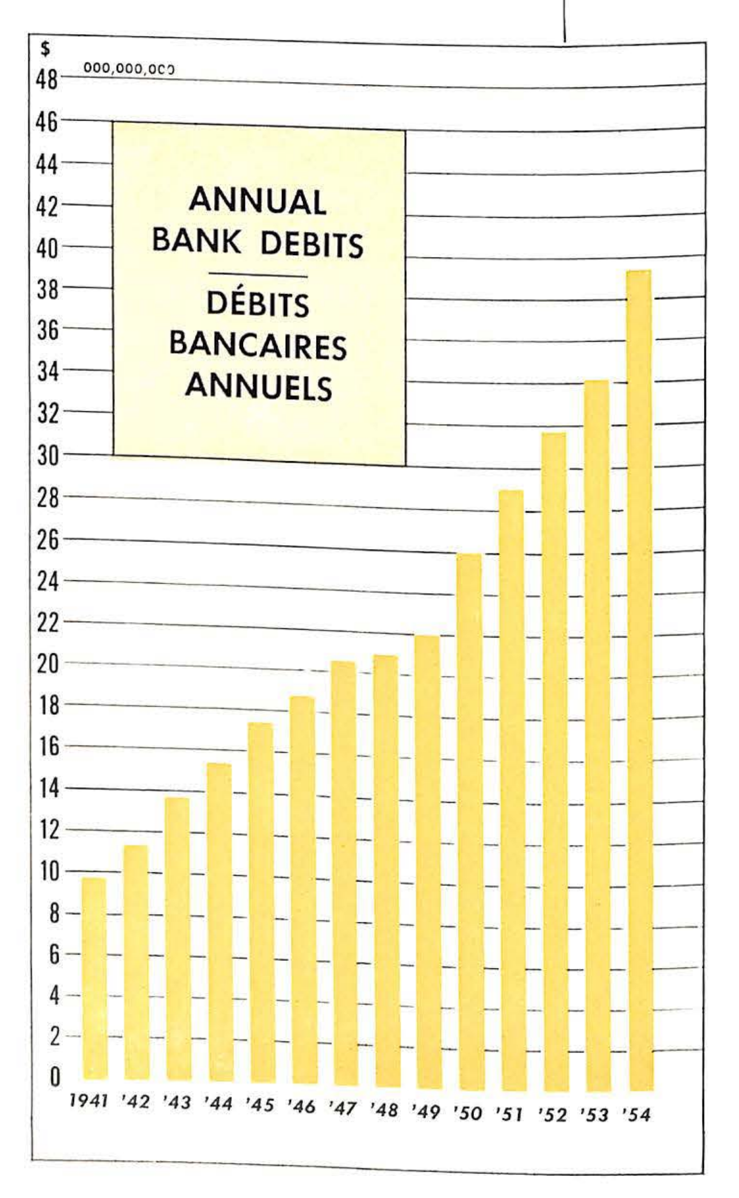
SERVICE DE LA DETTE

1954-55	$18,018,700	1947-48	$13,654,437
1953-54	17,873,135	1946-47	16,027,594
1952-53	15,140,770	1945-46	16,169,952
1951-52	19,574,829	1944-45	16,618,800
1950-51	14,917,092	1943-44	12,827,166
1949-50	13,712,168	1942-43	12,900,778
1948-49	14,749,280	1941-42	14,715,151



The two graphical charts reproduced herewith showing respectively the postal revenue and the bank debits may be regarded as reliable indicators of the progress recorded in every phase of the business and private activities during the past years. The magnitude of the increases featured gives a true perspective of the economic expansion of the City.

Les deux courbes graphiques reproduites ci-contre, montrent le revenu postal et les débits bancaires enregistrés depuis l'année 1941 jusqu'à 1954 inclusivement. Ces chiffres signalent avec éloquence l'amplitude du progrès économique observé à Montréal.



PROCEDURE . . . .

With few exceptions all matters pertaining to the government and administration of the affairs of the City must be initiated by the Executive Committee and prepared and submitted by it to the Council for the latter's approval, rejection, amendment or reference back to the Executive Committee. The Committee is the intermediary between the Council as a whole and the various administrative departments of the City. The Chief administrative officer of the City is the Director of Departments, who is required to attend all meetings of the Executive Committee, although he has no voting power therein.

A part quelques exceptions, tout ce qui a trait au gouvernement et à l'administration des affaires de la Cité origine du Comité exécutif qui prépare les rapports à ce sujet et les soumet au Conseil qui les approuve, rejette, amende ou retourne au Comité exécutif. Le Comité est l'intermédiaire entre le Conseil et les divers services administratifs de la Cité. Le principal officier de l'administration de la Cité est le Directeur des Services, qui doit assister à toutes les séances du Comité exécutif, bien qu'il n'y ait pas droit de vote.

THE DIRECTORS OF THE CITY DEPARTMENTS

LES DIRECTEURS DES SERVICES DE LA CITÉ



LUCIEN HÉTU
Director of Departments
Directeur des services



LACTANCE ROBERGE
Finance



CHS.-E. LONGPRÉ
City Clerk — *Greffier*



Me CLAUDE CHOQUETTE
Legal — *Contentieux*



Dr. ADÉLARD GROULX
Health — *Santé*



T. O. LEGGETT
Police



Ing. LUCIEN L'ALLIER
Public Works
Travaux publics



RAYMOND-E. PARÉ
Fire — *Incendies*



Ing. CHS.-E. CAMPEAU
Town Planning — *Urbanisme*



Ing. LÉO-P. CABANA
Roads — *Voie publique*



Ing. CLAUDE ROBILLARD
Parks and Playgrounds
Parc et terrains de jeux



CHARLES RENAUD
Social Welfare
Bien-être social



GÉRARD BASTIEN
Purchases and Stores
Achats et magasins



Ing. CAMILLE R. GODIN
Assessment — *Evaluations*



Ing. JEAN LACOSTE
Traffic — *Circulation*

THE MUNICIPAL COUNCIL OF MONTRÉAL

LE CONSEIL MUNICIPAL DE MONTRÉAL

His Worship Mayor — Son Honneur le Maire
Me Jean Drapeau

MARCEL LAFAILLE
LEADER

DISTRICT No 1

A:
- Wilfrid E. Lauriault
- H. Pit Lessard
- Emery Sauvé

B:
- Marcel Lafaille
- Bruno Lépine
- Lionel Vezeau

DISTRICT No 2

A:
- Adéodat Crompt
- Gérard Loiselle
- Ed. W. O'Flaherty

B:
- Percy Burrows
- Frank Hanley
- T. Patrick Healy

DISTRICT No 3

A:
- J.-O. Asselin
- C. W. L. Flynn
- Roy E. Wagar

B:
- Edmund T. Asselin
- Chs. C. Brown
- J. Edward Lyall

DISTRICT No 4

A:
- Harry H. Kliger
- (Vacant)
- Henri-E. Vautelet

B:
- Armand Dupuis
- Charles Mayer
- John H. Sullivan

DISTRICT No 5

A:
- Harry Kolber
- Max Seigler
- Wm. V. Victor

B:
- Louis Bass
- Nat Aronoff
- Roland Savignac

DISTRICT No 6

A:
- Alfred Filion
- Jean Labelle
- Jacques Tozzi

B:
- René Clouette
- Alfred Gagliardi
- Daniel O'Hearn

DISTRICT No 7

A:
- Ulric Leblanc
- Ruben Levesque
- J.-René Ouimet

B:
- André Desmarais
- Gérard Niding
- J.-M. Savignac

DISTRICT No 8

A:
- Pierre Desmarais
- J.-P. Grégoire
- Albert Guilbeault

B:
- Jean-R. Bonnier
- Georges Godin
- Emile Pigeon

DISTRICT No 9

A:
- Joseph-N. Drapeau
- Gérard Gauthier
- Horace Montpetit

B:
- Marcel Despatis
- Jean Meunier
- Horace Moisan

DISTRICT No 10

A:
- Adrien Augers
- Pierre Simoneau
- Antoine Tremblay

B:
- Edmond Hamelin
- Lucien Tremblay
- Valère Vachon

DISTRICT No 11

A:
- Rodrigue Moore
- Lucien Saulnier
- Roger Sigouin

B:
- Lucien Croteau
- J. E. H. Lanciault
- Paul Pelletier

Councillors "C" — Conseillers "C"

Nominated by the following public bodies: — Nommés par les corps publics suivants:

The Montreal Board of Trade — S. B. Millen, Wm. McL. Hamilton; La Chambre de Commerce du District de Montréal Paul Dozois, Alfred-A. Goulet; La Chambre de Commerce des Jeunes — Régent Desjardins; The Montreal Junior Board of Trade — Roland Boire; L'Institution royale pour l'avancement des sciences, Université McGill — J. Cecil McDougall, Bertrand Boisonnault, C. Hugh Hanson; L'Université de Montréal — Conrad Archambault, Léon Lortie, Guy Vanier; Le Conseil Central des Syndicats Catholiques nationaux de Montréal — J.-B. Délisle, Horace Laverdure, Gérard Poitras; Canadian Manufacturers' Association — J.-E. Péloquin, Bernard Sarrazin, Murray W. Hayes; L'Association des Marchands Détaillants du Canada Inc. — Paul Campeau, J.-Henri Hudon, Léopold Pigeon; Conseil des Métiers et du Travail de Montréal — Roger Provost, Hector Marchand, Louis Laberge; La Ligue du Progrès Civique — Mme Eustache Letellier de Saint-Just, W. H. Outerbridge, Austin J. Murphy; Le Comité des Citoyens de Montréal — Norman English, Wm. H. Mack, Aimé Parent; La Ligue des Propriétaires de Montréal — P.-J. Bertrand, P.-Armand Brisebois, Hervé-J. Dupuis.

City Clerk: Charles Edouard Longpré. Greffier de la Cité.

NOTE: A—Elected by the property owners. Elus par les propriétaires. B—Elected by the voters at large. Elus par l'ensemble des électeurs.